

Нго Динь Дьема власть оказалась в руках верхушки южновьетнамской армии, расколотой на несколько враждебных друг другу группировок. Государственный переворот, осуществлённый военными, означал поражение контрпартизанской стратегии во Вьетнаме. Режим Дьема, на который сделали ставку в США, был свергнут, а партизанская война продолжалась. Военный переворот 1 ноября 1963 г. стал первым в череде переворотов, которые затем последовали.

В основе военных переворотов лежал кризис в системе управления, в структуре власти, который так и не был разрешён в Южном Вьетнаме ни до, ни после свержения Дьема. Причиной этого кризиса помимо прочих причин следует отметить и непродуманную религиозную политику властей как в армии, так и в обществе в целом. Армия, так же как и вся страна, была пронизана религиозными противоречиями. Политика католизации Дьема вызвала ответную реакцию, которая смела ненавистный режим и ненавистную религию. Отсюда и роль южновьетнамской армии в политической жизни страны и военном перевороте 1 ноября 1963 г. При жёстком режиме Дьема с системой спецслужб партии Нью, только армия имела достаточно сил и решимости, чтобы провести столь опасную операцию, требующую тонкой организации. Нью и Дьем оба субъективно считали, что армия жёстко контролируется партийными органами; на самом деле это был самый активный центр сопротивления всех ростков недовольства и оппозиции.

А. ЗУЛЬХАРНЕЕВ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ ИРАНА

Одним из важнейших условий обеспечения высоких темпов роста товарооборота между странами Европы и Азии, существенного снижения времени, расстояний и стоимости трансконтинентальных перевозок является развитие транспортной инфраструктуры Евразии, в первую очередь железных дорог, на долю которых приходится значительная часть сухопутных грузовых и пассажирских перевозок. Одним из главных способов решения этой проблемы считается создание международных транспортных коридоров.

Ключевую роль в развитии железнодорожной инфраструктуры Азии играет Исламская Республика Иран, через территорию которой возможно соединение транспортных сетей Индии, Пакистана, Афганистана, республик Центральной Азии и Закавказья, России, Ирака, других стран Персидского залива, Турции, а через неё и Европы в единую международную систему.

Иран является участником основных евразийских транспортных проектов: Южного коридора Трансзиатской железной дороги – ТАЖД (план ЭСКАТО), МТК «Север – Юг» (Россия – Иран – Индия), идеи строительства Трансказахстанской магистрали (КНР – Казахстан – Туркменистан – ИРИ – Турция). Обсуждается возможность подключения Ирана к соглашению TRCECA (Европа – Кавказ – Центральная Азия)¹. Кроме того, возможна реализация региональных проектов: строительства железнодорожной ветки из Ирана в Афганистан и соединения магистралей ИРИ и Ирака. На протяжении 1990 – 2000-х гг. быстрыми темпами развивалась железнодорожная сеть в самом Иране.

Осуществление этих масштабных планов зависит, в том числе, и от традиционного важнейшего фактора создания транспортных путей – складывающейся в транзитных территориях и вокруг них внутренней и международной политической обстановки.

В конце XX – начале XI вв. Иран оказался в центре «зоны нестабильности» Евразии, охватывающей Ближний и Средний Восток, Закавказье, Центральную Азию, Афганистан, район индо-пакистанского конфликта². Проблемы отношений самого Ирана с внешним миром также остаются в центре повышенного внимания мирового сообщества.

Большое значение для развития МТК «Север – Юг» и проекта ТРАСЕКА имеет азербайджано-армянский конфликт, для Южного коридора ТАЖД и МТК «Север – Юг» индо-пакистанский конфликт, для направления «Восток – Запад» обстановка в Ираке и Афганистане.

Из-за конфликта между Арменией и Азербайджаном и взаимной блокады ими границ не действует транзитная линия Тебриз – Джульфа – Нахичевань – Ереван, по которой, согласно данным главы иранских железных дорог Саиднеджада, до 1990 г. ежегодно провозилось 3 млн. т. грузов³. Таким образом, сейчас невозможно осуществление железнодорожного сообщения между Ираном и Россией через Закавказье. Вариантом разрешения ситуации может стать создание линии Казвин – Решт – Астара (ИРИ) – Астара (Азербайджан), соединяющей Иран, Азербайджан, а далее Россию в обход Армении.

Важно отметить, что Иран не поддерживает какую-либо из сторон в нагорно-карабахском конфликте и стремится активно развивать отношения как с Арменией, так и с Азербайджаном, причем в одних и тех же областях: поставках газа и электроэнергии, участии в дорожном строительстве, приграничном сотрудничестве. Кроме того, сухопутное сообщение между Нахичеванской республикой и остальным

¹ Meeting of the Permanent Secretariat, Almaty, April 21-22, 2004 – <http://www.traceca-org.org/default.php>

² См.: Бжезинский З. Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы. – М., 2005. – С. 150

³ После закрытия пограничной железной дороги через Джульфу страны региона понесли ущерб в размере 2 млрд. долл. США – http://iran.ru/rus/news_iran.php?act=news_by_id&news_id=26359

Азербайджаном сегодня возможно только через территорию Ирана. С 2002 г. автомобильные перевозки (железнодорожные невозможны из-за конфликта в Абхазии) из Армении в Россию осуществляются не только через Грузию, но также и через территорию Ирана по маршруту Мегри (Армения) – Энзели (Иран) – и далее паромом в Астрахань⁴.

Таким образом, транзит через территорию Ирана стал одним из путей преодоления блокады границ в Закавказье.

Работа транспортных коридоров, частью которых являются железные дороги Ирана, зависит также от развития индо-пакистанского конфликта. Тегеран стремится развивать равные связи с обоими государствами Южной Азии. Показательно, что свои визиты в Исламабад и Дели Президент Ирана Хатами совершил один за другим 25 и 26 января 2003 г соответственно. После падения в Афганистане режима талибов, в поддержке которых Тегеран обвинял Исламабад, ирано-пакистанские отношения значительно улучшились. Интенсивно развиваются связи между Ираном и Индией. В начале 2005 г. появилось сообщение о подписании соглашения, по которому в течение 25 лет Иран будет продавать Индии газ на сумму 40 млрд. долларов США, а Индия увеличит объемы деятельности в нефтедобывающем секторе Ирана⁵. В последнее время улучшаются отношения между Индией и Пакистаном. В 2003 г. были восстановлены дипломатические отношения, в январе 2004 г. возобновлено железнодорожное сообщение⁶. Тем не менее, сохраняющаяся напряженность и недоверие усложняют реализацию многих транспортных проектов. Показательна ситуация со строительством газопровода из Ирана в Индию. Для экспорта иранского газа в Индию необходимо строительство трубопровода, наиболее выгодной маршрут прокладки которого проходит через территорию Пакистана. Индия, опасаясь зависимости осуществления поставок энергоносителей от Пакистана, считает, что газопровод можно проложить по дну Аравийского моря, но такой проект оказался слишком дорогим для Ирана. Пакистан заявляет о том, что гарантирует безопасность трубопровода. Иран же, что бы снять опасения Индии, предлагает передать трубопровод в международную собственность, а для его строительства создать международный консорциум.

Подобные проблемы возникают и в проектах создания железнодорожного сообщения между странами региона. Несмотря на то, что Индия и Пакистан соединены железной дорогой, а в недалеком будущем с завершением строительства линии Керман – Захедан будут связаны и железнодорожные сети Пакистана и Ирана, Пакистан не является членом проекта «Север – Юг». Нет сообщений и том, что возможность уча-

⁴ Грузоперевозки из Армении в Россию стали осуществляться через Иран – http://iran.ru/rus/news_iran.php?act=news_by_id&news_id=1170

⁵ Отношения Ирана и Индии вступили на новый этап – http://iran.ru/rus/news_iran.php?act=news_by_id&news_id=26707

⁶ Возобновлено железнодорожное сообщение между Ираном и Пакистаном – http://www.iran.ru/rus/news_iran.php?act=news_by_id&news_id=16413

ствия этой страны в МТК рассматривается или обсуждается. Представляется, что одно из политических значений реализации МТК «Север – Юг» для Индии как раз и состоит в возможности доступа к рынкам Европы, России, Ближнего и Среднего Востока минуя Пакистан.

Иран и Пакистан выступают конкурентами в планах соединения железными дорогами стран Центральной Азии и портов Аравийского моря. Исламабад и Тегеран пытаются привлечь к участию в создании своих маршрутов ключевых игроков региона, политическое соперничество между которыми отражается в подходах к этим проектам. В Иране при участии Индии, стремящейся получить надежное железнодорожное сообщение со странами Центральной Азии, предполагается строительство 600 км. ветки, соединяющей восточный порт Чабехар с линиями, ведущими в Центральную Азию, а в Пакистане при содействии Китая модернизируется порт Гвадар⁷. Существуют соглашения о развитии транспортных путей между Ираном, Афганистаном, Таджикистаном и Узбекистаном⁸. Но при этом с середины 1990-х гг. идут переговоры между Пакистаном и Туркменистаном о создании железной дороги Кушка (Туркменистан) – Чаман (Пакистан) через Афганистан. В июне 2004 г. министр транспорта Пакистана сообщил о готовности проекта части этой линии – участка Кандагар (Афганистан) – Чаман (Пакистан), введение в строй которого предполагается в 2008 г.⁹.

Вероятно, помимо всех прочих интересов, на реализации данных проектов сказываются и традиционное пакистано-китайское сотрудничество на антииндийской основе, и стремление Ирана опереться на Индию в соперничестве с Пакистаном за лидерство в регионе, и желание основных участников международных отношений региона «закрепиться» в Афганистане и Центральной Азии.

В этой следует отметить, что одним из важнейших направлений региональной политики Ирана является развитие отношений с **Афганистаном**, особенно обеспечение участия ИРИ в восстановлении экономики этой страны. В ходе визита в январе 2005 г. в Иран главы Афганистана Х. Карзая обсуждалась возможность установления железнодорожного сообщения между городами Хаф (Иран) и Герат (Афганистан). Иран выразил свою готовность профинансировать этот проект.

Официальный Тегеран заявляет о своей поддержке администрации Хамида Карзая, так на Токийской конференции в январе 2002 г. Иран пообещал вложить в послевоенное восстановление Афганистана 500 млн. долларов США. Тем не менее, у Кабула вызывают озабоченность

⁷ Конкуренция Ирана с Пакистаном – http://iran.ru/rus/news_iran.php?act=news_by_id&news_id=10130

⁸ Иран, Афганистан и Таджикистан подписали соглашение по развитию и восстановлению транспортных магистралей – http://iran.ru/rus/news_iran.php?act=news_by_id&news_id=296; Афганистан, Иран и Узбекистан подписали меморандум о соглашении по вопросам сотрудничества в области транспорта – http://iran.ru/rus/news_iran.php?act=news_by_id&news_id=25577

⁹ Иран будет строить железную дорогу в Герат, а Пакистан - в Кандагар
http://iran.ru/rus/news_iran.php?act=news_by_id&news_id=21449

особые связи Ирана и руководителей западных регионов Афганистана. Сохраняется напряженность и в традиционной проблеме распределения вод реки Гильменд.

Ключевое значение имеет политический фактор в определении перспектив развития коридора, который должен объединить железнодорожные сети Ирана, **Ирака** и Сирии. Иран должен был участвовать в строительстве двух веток: Хорремшехр (Иран) – Басра (Ирак) и Арак – Хамадан – Керманшах – Хосрови. Переговоры по этим вопросам начались ещё в 2002 г., но были прерваны из-за начавшейся войны. После свержения режима Саддама Хусейна ирано-иракские отношения активно развиваются, в том числе продолжается обсуждение новых транспортных проектов, однако сложнейшая политическая обстановка не позволяет перейти к практическим шагам. Ключевой проблемой для Тегерана в Афганистане и Ираке остается присутствие там американских войск.

Таким образом, Иран, в первую очередь, благодаря своему географическому положению, является участником основных евразийских транспортных проектов. Международные магистрали становятся основой всей железнодорожной сети Ирана, что используется Тегераном во внутренних экономических целях. При этом без участия Ирана в ближайшей перспективе невозможно создание несмешанных (только железнодорожных) коридоров, соединяющих Южную Азию и Европу. Усиление транзитного значения иранской территории может способствовать традиционным стремлениям ИРИ играть роль лидера в регионе. Территория Ирана, относительно стабильного государства, при этом нейтрального по отношению к конфликтам в соседних странах (кроме Ирака), и стремящегося развивать равные отношения с их участниками, используется, а часто является единственным возможным сухопутным путем для связи стран региона или их частей (Азербайджан – Нахичевань, Армения – Каспий – Россия, Индия – Афганистан – Центральная Азия).

Успешное функционирование транспортных коридоров возможно только при стабильной политической обстановке, в сохранении которой могут быть заинтересованы страны, использующие эти коридоры. Можно отметить, что фактор транзитного значения Ирана может стать одним из слагаемых как при выработке внешнеполитического курса Тегераном, так и при определении позиции Индии, Китая, России, других региональных сил по отношению деятельности современного руководства ИРИ на международной арене.